

und Überzeugungsarbeit durch, sondern sie hat einen materiellen Unterbau, an dem wir im Homogenozän zusehend alle teilhaben müssen. Das Auto ist seit der sogenannten »Nachkriegszeit« eines seiner primären Durchsetzungsagenten. Sobald wir in der materiellen Konfiguration des gegenwärtigen Konsumkapitalismus leben, werden wir auch der Vernunft des Homogenozäns gehorchen müssen – ob wir überzeugt sind, oder nicht.

Öffentlicher Raum und Ausgrenzung

Städte waren historisch gesehen oftmals Orte, an denen diverse Gruppierungen eng zusammenkamen und politischer Protest zur Entwicklung neuer Freiheitsrechte führte. Das Auto wird von vielen Theoretiker*innen des Aufstands, wie z.B. Guy Debord (1996 [1967]) oder Henri Lefebvre (2016 [1968]), als Strategie der Neutralisierung dieses politisch emanzipatorischen Potentials gelesen. Dort, wo sich das Auto bleibend durchgesetzt hat, tendieren wir dazu, zu vergessen, was für Freiheiten in früheren Zeiten für manche selbstverständlich waren. Die Kulturwissenschaftlerin Rebecca Solnit hält es nicht für einen Zufall, dass Städte wie Paris, die aufgrund ihrer mittelalterlichen Struktur besonders gut für Fußgänger erschließbar sind, auch die Orte historischer Revolutionen und erfolgreicher Massenproteste waren. Die Stadt Paris hat selbst noch nach den massiven Einschnitten und Begradigungen für Truppenbewegung (insbesondere durch Baron Hausmann im 19. Jahrhundert) und Autoverkehr (insbesondere unter Bürgermeister Pompidou in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts) diesen Charakter behalten und ist auch heute noch Schauplatz vieler Proteste und Demonstrationen. Dem entgegengesetzt ist für Solnit *die* westliche Autostadt per se – Los Angeles – eine Stadt, in der kaum nennenswerte Proteste entstanden sind, dafür umso eindrucklichere und zerstörerische Randalen. »Los Angeles hat gewaltige Krawalle erlebt – Watts 1965 und den Rodney-King-Aufstand 1992 –, aber kaum eine wirksame Geschichte des Protests. Die Stadt ist so diffus, so zentrumslos, dass es weder einen symbolischen Raum gibt, in dem man agieren kann, noch eine Fußgängerebene, in der man sich als Öffentlichkeit beteiligen kann (abgesehen von ein paar übergebliebenen und renovierten Einkaufsstraßen).« (Solnit 2001, 218)⁴

4 Original: »Los Angeles has had tremendous riots – Watts in 1965 and the Rodney King uprising in 1992 – but little effective history of protest. It is so diffuse, so centerless,

Tatsächlich wird Autostraßenbau bis heute bewusst eingesetzt, um öffentliche Proteste zu verhindern oder zu verunmöglichen, wie es die Photographin Eva Frapiccini eindrucksvoll in ihrer Dokumentation der Umgestaltung wichtiger Protestorte in Kairo und Bahrain mit dem Titel »Golden Jail, Discovering Subjection« verdeutlicht.⁵ Dort, wo der Verkehr rollt, ist ein Protest gegen den Status quo schwer möglich. Selbst die Protestformen, die sich das Auto mittlerweile zu eigen gemacht haben, wie die *Freedom Rally* in Kanada oder die Autokorsos gegen die Corona-Restriktionen in Deutschland waren tendenziell für den Erhalt des weißen, privilegierten Status quo, nicht gegen ihn. Und bei mehreren Demonstrationen der Black Lives Matter-Bewegung sind sogar Autos von weißen Suprematisten und selbst der Polizei so eingesetzt worden, dass sie mit Absicht in die Demonstrant*innen fuhren, um so radikale Veränderung gewaltsam zu bekämpfen und den öffentlichen Protestraum in eine Zone der Angst zu verwandeln.

Doch zumeist bedarf es solcher extremen Formen nicht, um die Privilegienordnung des modernen Status quo zu sichern. Los Angeles war die erste Stadt, die den von Autolobbies eingeführten Neologismus »jaywalker« offiziell rechtlich sanktionierte (Ladd 2011, 74). Ab 1925 wurden Fußgänger, die nicht über eine Ampel oder einen Zebrastreifen gehen, unter Strafe gestellt.⁶ Etwas, das in jeder Dekade davor eine Selbstverständlichkeit der öffentlichen Partizipation war – nämlich die simple Bewegung durch den Raum – wurde in der »Stadt der Engel« als erstes verboten. Der Schriftsteller Ray Bradbury verarbeitete eine in Los Angeles erfahrene Szene in seiner 1951 erschienen Kurzgeschichte *The Pedestrian*, in der im Jahre 2051 Zufußgehen eine derart auffällige und abnormale Aktivität ist, dass der Fußgängerprotagonist der Kurzgeschichte von der durch die Stadt kreisenden Androidpolizei angehalten wird

that it possesses neither symolic space in which to act, nor a pedestrian scale in which to participate as a public (save for a few relict and re-created shopping streets).«

5 www.evafrapiccini.it/golden-jail-discovering-subjection/

6 Außerdem wurde zwischen 1938 und 1950 vom Autokonzern GM das öffentliche Transportnetz Los Angeles – welches seiner Zeit das größte der Welt war – aufgekauft und bewusst zerschlagen, um die Abhängigkeit von Autos (und damit den Absatzmarkt der Konzerne) zu steigern. Das Bild der heute hoffnungslos autoabhängigen Stadt L.A. ist also keineswegs aus einer Art »Naturgesetz der Modernisierung« entstanden, sondern aufgrund einer öffentlichen und illegalen (GM musste ganze 5000 Dollar Strafe zahlen) Intervention kapitalistischer Autokonzerne mit Aspiration auf Monopolstellung – siehe nächstes Kapitel.

und – ohne weiteren Tatbestand als zu Fuß unterwegs zu sein – wie selbstverständlich verhaftet und in eine Besserungsanstalt gebracht wird. Für Menschen, die nicht als weiß gelesen werden, muss man für diesen Kriminalbestand gar nicht in die ferne Zukunft blicken, sondern in die rassistische Gegenwart der USA. Am 9. August 2014 erschien dem Polizisten Darren Wilson das Verhalten der beiden schwarz-gelesenen Personen Mike Brown und Dorian Johnson derart auffällig, dass er die beiden mit Sirenen zum Anhalten brachte: Sie gingen in der Mitte der Straße.

»Why don't you walk on the sidewalk?«, fragte der Polizist.

»We are almost to our destination«, antwortete Johnson.

Nachdem der Polizist insistierte, beschwerte sich Mike Brown verständlicherweise genervt mit: »Fuck what you have to say.« (Zitiert nach Guenther 2019, 196)

Daraufhin eskalierte die Situation dermaßen, dass der weiße Polizist den Zivilisten Mike Brown auf offener Straße erschoss, weil ihm dieser – nach eigenen Angaben – als eine bedrohliche Person erschien. Die Bedrohung bestand im Zufußgehen. Die daraufhin ausbrechenden Unruhen in Ferguson konnten erst mit der Entsendung der Nationalgarde unter Kontrolle gebracht werden. Darren Wilson wurde nach Anhörung von allen kriminellen Strafbeständen freigesprochen, was zu weiteren Ausschreitungen führte.

Das Recht der Autovernunft

Gewalt durch das Auto und die für das Auto produzierten Räume sind in der gegenwärtigen Rechtsordnung normalisiert und naturalisiert. Wenn nach kantianischem Verständnis Rechtsprechung einzig und allein der Vernunft gehorchen soll, muss gefragt werden, um *welche* Vernunft es sich eigentlich handelt, die zum Recht wird. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Verkehrsplanung geht heute von der Normeinheit des Autos aus. Der Wert »1« entspricht laut dem Verkehrsforscher Hermann Knoflacher (2009) nicht einem menschlichen Körper, sondern dem eines Autos. Ein Bus hat den Wert 2,0, ein Fahrrad 0,3, Menschen haben nach dieser, in der Verkehrsplanung weiterhin oftmals gebräuchlichen Taxonomie, den seltsamen Wert »0«. Es ist wie im Sci-Fi-Klassiker *Per Anhalter durch die Galaxis* von Douglas Adams, in dem der Außerirdische bei seiner ersten Landung auf dem Planeten annimmt, dass hier wohl die Autos die dominante Spezies sind und er sich also den »nicely inconspicuous« Namen »Ford Prefect« gibt, um seine Recherchen auf der Erde